



Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
el. p. sumin@sumin.lt; jurgita.norkiene@sumin.lt

2022-05- Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PATEIKIMO IŠVADOMS GAUTI

AB „LTG Infra“ (toliau – **Valdytojas**) susipažino su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – **Susisiekimo ministerija**) parengtu Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo projektu (toliau – **Nutarimo projektas**), kuris Susisiekimo ministerijos 2022 m. balandžio 19 d. raštu Nr. 2–1803 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo pateikimo išvadoms gauti“ (toliau – **Raštas**) buvo pateiktas Valdytojui išvadoms gauti, ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

1) Dėl naujos užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą įmokos – krovinių vežimo transportu paslaugų 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos – tarifo dydžio

Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 6 punktą numato formulę, pagal kurią yra apskaičiuojamas naujos užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – užmokestis už MPP) įmokos – krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinkle, kai kroviniai vežami iš trečiųjų šalių ir į jas, teikimo įmokos (toliau – **krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmoka**) – tarifas. Pagal šią formulę tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – **tvarkaraštis**) galiojimo laikotarpiu apskaičiuojamas vienas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas, kuris taikomas visiems kroviniams, vežamiems iš trečiųjų šalių ir į jas, nepriklausomai nuo vežamo krovinio rūšies ir (ar) vežamo krovinio priskyrimo išskirtiems krovinių vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentams (toliau – **segmentai**). Be to, Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 9 punktą numato krovinių, vežamų iš trečiųjų šalių ir į jas, apmokestinimą taikant vieną krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifą. Nepaisant to, Rašte nurodyta, jog „Siekiant užtikrinti, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas nebūtų mažesnis galiojimo laikotarpiui apskaičiuotam analogiškų krovinių, priskirtų segmentams, vežimo vietiniais maršrutais įmokos tarifui <...>“, kas suponuoja, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas turi būti prilyginamas analogiškų krovinių, priskirtų segmentams, vežimo vietiniais maršrutais įmokų tarifams, t. y. krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas turi būti apskaičiuojamas atsižvelgiant į krovinio rūšį.

Valdytojas taip pat identifikuoja riziką, kad Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 9 punkte įtvirtinta nuostata, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas negali būti mažesnis nei tvarkaraščiui nustatytas didžiausias vietiniu maršrutu vežamų krovinių, priskirtų segmentams, vežimo įmokos tarifas, sąlygos situaciją, kai geležinkelio įmonių (vežėjų) klientai, vežantys pigesnius krovinius, pasirinktų kitas geležinkelio įmones (vežėjus), kurios naudosis ne Valdytojo, o kaimyninių šalių geležinkelių infrastruktūra. Atitinkamai, Valdytojas dėl to praras galimas pajamas. Pavyzdžiui, jei apskaičiuoti 2019–2020 metų tvarkaraščio galiojimo laikotarpio tarifus pagal Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 6 punktą, apskaičiuotas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas būtų 0,0083 Eur/tkm neto, o pagal Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 10.2 punktą apskaičiuoti vietiniu maršrutu vežamų krovinių, priskirtų segmentui, įmokos tarifai svyruotų nuo 0,0056 iki 0,0186 Eur/tkm neto. Kadangi pagal Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 9 punkto

formuluotę, krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas turėtų būti prilygintas didžiausiam vietiniu maršrutu vežamų krovinių, priskirtų segmentams, įmokos tarifui, t. y. tarifas nuo 0,0083 Eur/tkm neto padidėtų iki 0,0186 Eur/tkm neto. Valdytojo vertinimu, toks tarifo padidėjimas lemtų situaciją, kai geležinkelio įmonės (vežėjai) nebus suinteresuotos naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra vežti geležinkelių transportu iš trečiųjų šalių ar į jas tuos krovinius, kurie nėra priskirti analogiškam (brangiausiam) vietiniu maršrutu vežamam segmentui.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, Valdytojas siūlo:

(1) krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifo dydžio nustatymą sieti ne su didžiausiu vietiniu maršrutu vežamų krovinių, priskirtų segmentams, įmokos tarifu, o su vietiniu maršrutu vežamų krovinių, priskirtų segmentui, įmokos tarifų svertiniu vidurkiu. Taikant nurodytą vidurkį būtų galima tolygiau paskirstyti krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmoką tarp skirtingų krovinių rūšių (pagal anksčiau pateiktą apskaičiavimo pavyzdį krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas padidėtų nuosekliau, t. y., nuo 0,0083 Eur/tkm neto padidėtų iki 0,0115 Eur/tkm neto). Toks krovinių, vežamų iš trečiųjų šalių ar į jas, apmokestinimas leistų pritraukti ne tik daugiausiai apmokestinamus, bet ir kitus krovinius, atitinkamai, Valdytojui – susirinkti daugiau pajamų iš krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos, kas sudarytų sąlygas mažinti krovinių, priskirtų segmentams, vežimo įmokos tarifus;

(2) Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 9 punktą išdėstyti taip:

„9. Jeigu krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas, apskaičiuotas Taisyklių 6–8 punktuose nustatyta tvarka yra mažesnis nei pagal Taisyklių 10.2 papunktį apskaičiuotas krovinių, priskirtų segmentams, **kurie vežami vietiniais maršrutais, vežimo įmokos tarifų svertinis vidurkis, tuo atveju krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokos tarifas prilyginamas pagal Taisyklių 10.2 papunktį apskaičiuotų krovinių, priskirtų segmentams, kurie vežami vietiniais maršrutais, vežimo įmokos tarifų svertiniam vidurkiui.**“

II) Dėl užmokesčio už MPP įmokos – keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, vežimo įmokos – tarifo apskaičiavimo formulės

Valdytojas informuoja, kad Valdytojo parengta ir 2022 m. vasario 18 d. viešajai konsultacijai paskelbta Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų išskyrimo ir šiuose segmentuose veiklą vykdančių geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybės mokėti antkainius vertinimo ir nustatymo metodika (toliau – Metodika)¹ yra patikslinta atsižvelgiant į gautas pastabas iš Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos bei į tai, kad dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų specifikos skiriasi keleivių, bagažo ir krovinių, priskirtų segmentui, įmokos tarifų apskaičiavimo mato vienetai (atitinkamai – Eur/tkm. bruto ir Eur/tkm neto). Pažymėtina, kad Valdytojas planuoja patvirtinti Metodiką, tik patvirtinus Taisykles, tokiu būdu užtikrinant, kad Metodika atitiktų Taisyklių nuostatas. Valdytojas atkreipia dėmesį, kad krovinių, priskirtų segmentui, įmokos tarifų apskaičiavimo mato vienetai siūlo sieti su krovinio svoriu (tkm neto), nes atliekant segmentų galėjimo mokėti vertinimą rinkos dalyviai vertina krovinio svorį tonomis, neįskaitant jį vežiančios transporto priemonės svorio. Dėl šios priežasties krovinių, priskirtų segmentui, įmokos tarifų apskaičiavimo mato vienetai sieti su tkm bruto, įvertinant lokomotyvo bei vagonų svorį, nėra tikslinga. Kitokia situacija yra keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, įmokos tarifų apskaičiavimo atveju – šiuo atveju nurodyto tarifo mato vienetas turi būti siejamas su tkm bruto, nes vežant keleivius geležinkelių transportu vertinamas traukinio, o ne juo vežamų keleivių, svoris ir jų pervežamas kiekis.

Atsižvelgiant į tai, kad Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 10.1 papunktyje nurodytos keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, formulės kintamojo $An_{kel,i}$ reikšmė nėra nurodyta, Valdytojas siūlo papildyti formulę šio kintamojo aprašymu:

„10.1. <...>

$Er_{kel,i}$ ir $An_{kel,i}$ apskaičiuojami pagal vertinimo metu taikytą optimizavimo funkciją:

¹ Informaciją apie viešąją konsultaciją ir Metodikos projektą galima rasti Valdytojo internetinėje svetainėje: <https://ltginfra.lt/pasibaigusios-konsultacijos>

$MaxAn_{kel} = \dot{c}$), kur:

$MaxAn_{kel}$ – optimizavimo funkcija, kuri vertinimo metu nustato galimą didžiausią prognozuojamą keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, vežimo geležinkelių transportu darbo apimtį, išreikštą tkm bruto, atsižvelgiant į prognozuojamas keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu darbo apimtis, geležinkelio įmonių (vežėjų) galėjimą mokėti antkainius ir viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidas, patirtas vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas;

An_{kel} – vertinimo metu, taikant optimizavimo funkciją, nustatyta didžiausia prognozuojama kalendorinių metų, kuriems atliekamas vertinimas, keleivių, bagažo, priskirtų segmentui, vežimo geležinkelių transportu apimtis, išreikšta tkm bruto;

I_v – viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo planuojamos išlaidos, patirtos vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas <...>“

III) Dėl užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, apskaičiavimo

Valdytojas siūlo tikslinti Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 42, 43 ir 44 punktus, juose padarant toliau nurodytus pakeitimus:

1) Valdytojas siūlo tikslinti Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 42, 43 ir 44 punktuose nurodytas užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, apskaičiavimo formules, šio užmokesčio dydį siejant ne su traukinių darbo apimtimi, išreikšta tonkilometrais bruto, o su traukinių darbo apimtimi, išreikšta traukinių kilometrais. Tokį savo siūlymą Valdytojas grindžia toliau nurodytais argumentais:

– pagal 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė, su pakeitimais, padarytais 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370 (toliau – **Direktyva**), 36 straipsnį, užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus taikymas siejamas su pareiškėjui paskirtos traukinio linijos nepanaudojimu². Taip pat pagal Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – **Kodeksas**) 3 straipsnyje nurodytą traukinio linijos sąvokos apibrėžimą traukinio linija yra suprantama kaip maršrutas, kuriuo traukinys nustatytu laiku gali važiuoti tarp skirtingų geležinkelio stočių ar geležinkelio stoties ir valstybės sienos. Atsižvelgiant į tai, Valdytojo vertinimu, Direktyvos ir Kodekso reglamentavimas pagrindžia tai, kad traukinio linijos nepanaudojimas turi būti siejamas su pareiškėjui skirtu maršruto nepanaudojimu, t. y. – pareiškėjui skirtą maršrutą apibūdinančiu dydžiu – maršruto ilgiu, kurio matavimo vienetai yra traukinio kilometrai;

– pagal Valdytojo turimą praktiką pareiškėjai indikuoja, kad teikiant paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus (toliau – **paraiškos**), jiems sunku suplanuoti ir paraiškose nurodyti tikslų traukinio, kuriam prašoma skirti pajėgumus, svorį, nes dažnu atveju teikiant paraiškas pareiškėjai dar neturi tikslios informacijos apie planuojamą vežti krovinį, ypač šio krovinio svorį. Įvertinus tai, kad nuo 2023–2024 metų tvarkaraščio įsigaliojimo pareiškėjai nebeturės galimybės atsisakyti jiems skirtų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, atitinkamai, užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, apskaičiavimas turi būti siejamas su tokiu dydžiu, kurį viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo metu galima aiškiai identifikuoti ir kuris nekinta nepriklausomai nuo faktiškai vežamo krovinio tipo, t. y. sieti su maršruto, kuriam buvo skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, ilgiu;

– pagal įsigaliosiančią Kodekso 29¹⁰ straipsnio 1 dalį „viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas vertina skirtų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimą ir prireikus taiko šio Kodekso 25² ir 29⁶ straipsniuose nurodytas priemones“. Valdytojo vertinimu, nurodytos priemonės yra pagrįstos siekiant užtikrinti kuo efektyvesnį viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimą kartu gaunant iš šio panaudojimo maksimalias

² Direktyvos 36 straipsnis numato: „Infrastruktūros valdytojai gali imti atitinkamą mokestį už paskirstytus, tačiau nepanaudotus pajėgumus. Tas mokestis už nepanaudojimą turi skatinti veiksmingai panaudoti pajėgumus. Tokio mokesčio nustatymas pareiškėjams yra privalomas, kai pareiškėjai, kuriems paskirta traukinio linija, reguliariai jos arba jos dalių nepanaudoja.“

pajamas, atitinkamai, mažesnę Valdytojo poreikį dėl valstybės lėšų pagal Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių geležinkelių paslaugų įrenginių kokybės ir finansavimo užtikrinimo sutartį skyrimo. Nepaisant to, Kodekso 25² ir 29⁶ straipsnyje nustatytų priemonių taikymas neturi būti toks, kad paskatintų pareiškėjus norimam kroviniui pervežti rinktis ne Lietuvos, o kitų kaimyninių Europos Sąjungos valstybių narių geležinkelių tinklus. Šiuo konkrečiu atveju vertinant minėtuju aspektu, užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, apskaičiavimas, įvertinus tai kad pareiškėjai nebeturės galimybės atsisakyti skirtų pajėgumų, o teikiant paraiškas skirti pajėgumus, krovinio svorio suplanavimas dažnu atveju neįmanomas, minėtojo užmokesčio apskaičiavimas turi būti siejamas su realiais (suplanuojamais) kriterijais (traukinio kilometrais). Ši Valdytojo nuomonė grindžiama ir tuo, kad pagal Kodekso 29¹⁰ straipsnio 2 dalį „Jeigu pareiškėjas perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus panaudoja ne pagal prioriteto taisyklę, pagal kurią buvo skirti šie pajėgumai, nurodytus kriterijus arba šio Kodekso 29⁹ straipsnio 2 dalyje nurodytu atveju pakeistus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus panaudoja kitais, negu nurodyti šio Kodekso 29⁹ straipsnio 2 dalyje, tikslais, laikoma, kad skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai yra nepanaudoti“ Nurodytas reglamentavimas reiškia, kad skirtų pajėgumų panaudojimas bus vertinamas pagal Lietuvos Respublikos susiekimo ministro tvirtinamose prioriteto taisyklėse numatytus kriterijus, o įvertinus šiuo metu galiojančias prioriteto taisykles ir planuojamus šių taisyklių pakeitimus nei viena iš prioriteto taisyklių nėra siejama su krovinio svorio kriterijumi (išskyrus netiesiogiai didesnio užmokesčio už MPP prioriteto taisyklę, kurios taikymas (traukinių eismo įmokos apskaičiavimas) yra susijęs su krovinio svoriu, tačiau ir šiuo atveju skirtų pajėgumų panaudojimas turės būti vertinamas pagal krovinio rūšį, nulemsiančią mokėtino užmokesčio už MPP dydį).

2) Valdytojas siūlo tikslinti Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 43 punktą jame nurodant, kad užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje turi būti taikomas ne tik perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, kaip numatyta Kodekso 25² straipsnio 1 dalies 2 punkte, bet ir tuo atveju, kai pareiškėjas perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus panaudoja ne pagal prioriteto taisyklę, pagal kurią buvo skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, nurodytus kriterijus, kaip numatyta Kodekso 29¹⁰ straipsnio 2 punkte. Atitinkamai Valdytojas siūlo patikslinti ir Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 43 punkte nurodytos formulės kintamojo $A_{(i)}$ paaiškinimą, kad būtų aišku, jog perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje faktinė geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis yra ta traukinių darbo apimtis, kuri faktiškai panaudota pagal prioriteto taisyklę, pagal kurią buvo skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, nurodytus kriterijus.

3) Valdytojas siūlo tikslinti Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 44 punkte nurodytos formulės kintamųjų $A_{skirti(i)}$ ir $A_{(i)}$ paaiškinimus juose traukinių darbo apimtys skyrimo ir panaudojimo nesiejant su perpildyta viešosios geležinkelių infrastruktūros dalimi, nes Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 44 punkto atveju užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus būtų taikomas ir apskaičiuojamas Kodekso 25² straipsnio 2 dalyje nurodytu atveju, t. y. ne tada, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai ar jų dalis nepanaudojami reguliariai, ir ne tada, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai ar jų dalis nepanaudojami perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje.

Atsižvelgęs tai kas išdėstyta aukščiau, Valdytojas siūlo Nutarimo projektu keičiamo Taisyklių 42, 43 ir 44 punktus išdėstyti taip:

„42. Užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, kai pajėgumai ar jų dalis nenaudojami reguliariai, už ataskaitinį mėnesį apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$U_{NP_{reg.}} = \sum_{i=1}^n \frac{I}{A_{km}} \times k \times (A_{reg.} \cdot nepan.) \text{, kur:}$$

$U_{NP_{reg}}$ – mokėtinas užmokestis už skirtus, bet reguliariai nenaudotus pajėgumus už ataskaitinį laikotarpį, išreikštas Eur;

I – faktinės vidutinės 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidos, tiesiogiai patirtos teikiant minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą sudarančias paslaugas, išreikštos Eur;

A_{km} – faktinė vidutinė 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų visų traukinių darbo apimtis, išreikšta traukinio kilometrais (trauk. km).

$A_{reg.nepan}$ – geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis, išreikšta traukinio kilometrais, pagal pareiškėjui skirtus, bet reguliariai nepanaudotus pajėgumus, kuriems pritaikyti reguliaraus nenaudojimo kriterijai, už ataskaitinį laikotarpį;

k – reguliariai nenaudojimų pajėgumų apmokestinimo koeficientas, išreikštas procentais, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodytas Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatuose (toliau – Tinklo nuostatai).

43. Užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, taikomas Kodekso 25² straipsnio 1 dalies 2 punkte ir (arba) Kodekso 29¹⁰ straipsnio 2 punkte nurodytais atvejais, už ataskaitinį mėnesį apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$U_{NP_{perpildyta}} = \sum_{i=1}^n \frac{I}{A_{km}} \times (k \times A_{skirti(i)} - A_{(i)}), \text{ kur:}$$

$U_{NP_{perpildyta}}$ – užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus ar jų dalį perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje už ataskaitinį mėnesį, išreikštas Eur;

I – faktinės vidutinės 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidos, tiesiogiai patirtos teikiant minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą sudarančias paslaugas, išreikštos Eur;

A_{km} – faktinė vidutinė 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų visų traukinių darbo apimtis, išreikšta traukinio kilometrais (trauk. km);

k – perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje nenaudojamų pajėgumų apmokestinimo koeficientas, išreikštas procentais, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodytas Tinklo nuostatuose;

$A_{skirti(i)}$ – planuota geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis, išreikšta traukinio kilometrais, perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus per ataskaitinį mėnesį;

$A_{(i)}$ – faktinė geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis, atitinkanti prioriteto taisyklių kriterijus pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus, išreikšta traukinio kilometrais, perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus per ataskaitinį mėnesį. Tais atvejais, kai pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pareiškėjui buvo skirti pritaikius bent vieną prioriteto taisyklę, tačiau šie pajėgumai buvo įvertinti, kaip nepanaudoti, faktinė traukinių darbo apimtis lygi 0.

44. Jeigu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas Kodekso 25² straipsnio 2 dalyje nurodytu atveju Tinklo nuostatose nustato užmokestį už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus už ataskaitinį mėnesį apskaičiuojamas pagal formulę:

$$U_{NP_v} = \sum_{i=1}^n \frac{I}{A_{km}} \times (k \times A_{skirti(i)} - A_{(i)}), \text{ kur:}$$

U_{NP_v} – mokėtinas užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus už ataskaitinį laikotarpį, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas Tinklo nuostatuose nustato šį užmokestį, išreikštas Eur;

I – faktinės vidutinės 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidos, tiesiogiai patirtos teikiant minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą sudarančias paslaugas, išreikštos Eur;

A_{km} – faktinė vidutinė 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų visų traukinių darbo apimtis, išreikšta traukinio kilometrais (trauk. km);

k – koeficientas, nustatytas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo pajėgumų panaudojimo vertinimo ir apskaitos tvarkoje ir nurodytas Tinklo nuostatuose, proc.

$A_{skirti(i)}$ – planuota geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis, **išreikšta traukinio kilometrais, ~~perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje~~** pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus per ataskaitinį mėnesį;

$A_{(i)}$ – faktinė geležinkelio įmonės (vežėjo) traukinių darbo apimtis, **išreikšta traukinio kilometrais, ~~perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje~~** pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus per ataskaitinį mėnesį.“

Valdytojas atkreipia dėmesį, kad pritarus Valdytojo siūlymams dėl Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 42, 43 ir 44 punktų tikslinimo, Nutarimo projektas turėtų būti papildytas 2.5–2.10 punktais, kuriuose išlaikant Nutarimo projekto ir Taisyklių suderinamumą ir numatyto reglamentavimo nuoseklumą būtų siūloma pakeisti duomenų, naudojamų apskaičiuoti užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, dydį, imtį ir palaipsniui vertinti vis ilgesnio laikotarpio duomenis, t. y. apskaičiuojant 2023–2024 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, dydį vertinti atitinkamus vidutinius 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenis, apskaičiuojant 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpio užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, dydį – atitinkamus vidutinius 4 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenis, o apskaičiuojant 2025–2026 m. ir vėlesnių tvarkaraščių galiojimo laikotarpių užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, dydį – atitinkamus vidutinius 5 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų duomenis.

IV) Dėl papildomų saugiklių, užtikrinsiančių nuoseklus užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti įmokų tarifų pokyčius

Siekiant užtikrinti nuosaikų užmokesčio įmokų už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti tarifų kitimą, Valdytojas siūlo Nutarimo projektu keičiamas Taisykles papildyti saugikliu, leisiančiu išvengti staigaus šių įmokų tarifų pokyčio. Atitinkamai, Valdytojas siūlo numatyti, kad apskaičiuotas keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmokos tarifas ir apskaičiuotas krovinių vežimo tranzitu įmokos tarifas negalėtų būti daugiau nei 20 procentų mažesni nei keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmokos tarifas ir krovinių vežimo tranzitu įmokos tarifas, kurie buvo apskaičiuoti tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam skaičiuojamas šis tarifas.

Valdytojo vertinimu, toks saugiklis padėtų užtikrinti nuoseklų užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti įmokų tarifų sumažėjimą tuo atveju, jei ženkliai sumažėtų valstybės biudžeto ir Europos Sąjungos fondų, savivaldybių lėšos, vidutiniškai per 5 kalendorinius metus skiriamos Valdytojo išlaidoms, patirtoms įgyvendinant viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo ir viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus ir programas, dengti.

Siekiant suderinamumo su Kodekse nustatytu reglamentavimu, susijusiu su valstybės biudžeto finansavimo skyrimu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui, Valdytojas siūlo patikslinti Taisyklėse numatytą skiriamų valstybės biudžeto ir Europos Sąjungos fondų, savivaldybių lėšų aprašymą, jį siejant su Kodekso 23 straipsnio 13 dalies 1 punkto ir 24 straipsnio 1 dalies 3 ir 4 punktų nuostatomis ir Valdytojo išlaidomis, patirtomis įgyvendinant projektus ir

programas, o ne vykdomais darbais, ir išdėstyti Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 17 ir 18 punktų atitinkamas nuostatas taip: „V – valstybės biudžeto ir Europos Sąjungos fondų, savivaldybių lėšos (toliau – valstybės lėšos), vidutiniškai per kalendorinius metus skiriamos viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidoms, patirtoms įgyvendinant viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbus ir viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus ir programas, dengti, išreikštos Eur; <...>“

Taip pat atkreipiamas dėmesys, kad pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtos sampratą, nustatytą Kodekso 3 straipsnio 47⁴ straipsnio dalyje, viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtra apima ir viešosios geležinkelių infrastruktūros modernizavimą. Atitinkamai, siūlome įvertinti tikslingumą aukščiau nurodytoje Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 17 ir 18 punktų nuostatoje atsisakyti viešosios geležinkelių infrastruktūros modernizavimo išskyrimo.

V) Dėl didesnio mokėtino užmokesčio už MPP, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai pareiškėjui buvo skirti perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pritaikius prioriteto taisyklę

Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 33 punkte numatytas reglamentavimas gali sąlygoti tai, jog pareiškėjų mokėtinas užmokestis už MPP, apskaičiuotas skiriant pajėgumus, pritaikius Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro tvirtinamas prioriteto taisykles, bus mažesnis už užmokestį už MPP, kuris pareiškėjų turėtų būti apskaičiuotas atsižvelgiant į faktiškai pareiškėjų vežamus keleivius, bagažą ar krovinį, priskirtus segmentui, pvz.: prioritetas bus suteiktas vežti įvairiarūšio transporto vienetus kuriam segmento antkainis netaikomas arba yra labai mažas, o faktiškai pravežtas benzinas, kurio segmento antkainis yra didesnis. Siekiant išvengti tokios nepagrįstos situacijos, kuomet prioriteto taisyklių, siejamų su didesnio mokėtino užmokesčio už MPP apskaičiavimu³, pritaikymas praranda savo tikslą (kuo efektyviau panaudoti ribotus valstybės išteklius – pajėgumus perpildytoje infrastruktūroje, o Valdytoji už šį panaudojimą gauti kuo daugiau pajamų), Valdytojas siūlo Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 33 punktą papildyti taip:

„33. Tuo atveju, kai pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pareiškėjui buvo skirti pritaikius prioriteto taisyklę pagal apskaičiuotą didesnę mokėtiną užmokestį už MPP, geležinkelio įmonės (vežėjui) ar pareiškėjui, sudariusiam sutartį dėl pajėgumų skyrimo, mokėtinas užmokestis už MPP už ataskaitinį mėnesį apskaičiuojamas pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus, **išskyrus atvejus kai mokėtinas užmokestis už MPP yra apskaičiuojamas didesnis nei jis buvo apskaičiuotas pritaikius nurodytą prioriteto taisyklę.**“

Dėl aukščiau paaiškintų priežasčių Valdytojas taip pat siūlo papildyti Nutarimo projektu keičiamų Taisyklių 36 punktą numatant išimtį dėl sumokėtos traukinių eismo įmokos dalies negrąžinimo, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai pareiškėjui buvo skirti perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pritaikius prioriteto taisyklę, siejamą su didesnio mokėtino užmokesčio už MPP apskaičiavimu:

“36. Jeigu apskaičiuodamas mokėtiną užmokestį už MPP viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas nustato, kad geležinkelio įmonės (vežėjo) ar pareiškėjo, sudariusio sutartį dėl pajėgumų skyrimo, pagal Taisyklių 20, 21, 24 ar 25 punktą sumokėta traukinių eismo įmokos dalis yra didesnė nei geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtina užmokestis už MPP **traukinių eismo įmoka**, apskaičiuotą užmokesčio už MPP **traukinių eismo įmokos** permoką viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas grąžina į geležinkelio įmonės (vežėjo) ar pareiškėjo, sudariusio sutartį dėl pajėgumų skyrimo, nurodytą finansų įstaigos (skyriaus, filialo) sąskaitą iki mėnesio, einančio po ataskaitinio mėnesio, 10 dienas, **išskyrus atvejį, nurodytą Taisyklių 33 punkte, kai pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje pareiškėjui buvo skirti pritaikius prioriteto taisyklę pagal apskaičiuotą didesnę mokėtiną užmokestį už MPP.**“

³ Numatytų šiuo metu galiojančių Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ 2.7 punkte.

Regina Mockevičiūtė, tel. (+370) 61650023, el. p. regina.mockeviciute@litrail.lt

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	AB "LTG Infra" 305202934, Geležinkelio g. 2, LT-02100 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PATEIKIMO IŠVADOMS GAUTI
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-05-04 Nr. SD-PAJ(INFRA)-49/2022
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2022-05-04 Nr. 1-4805
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Jonas Kimontas, Vadovas, Infrastruktūros paslaugos (GIP←LGI)
Sertifikatas išduotas	JONAS KIMONTAS LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-05-04 13:34:07 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-05-04 13:34:32 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2020-03-02 13:11:47 – 2025-03-01 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "LTG-Issuing-CA-1" išduotą sertifikatą "Galina Korotaeva 7169, LG", sertifikatas galioja nuo 2021-12-16 14:46:27 iki 2022-12-16 14:46:27 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k. 188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:01:47 iki 2024-12-19 11:01:47
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Elpako v.20220427.3
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. META-INF/signatures/signatures1.xml#signature_1: Sertifikato (subjektas: Galina Korotaeva 7169, galioja nuo: 2021-12-16 14:46:27) kelio tikrinimas nesėkmingas. Sertifikatas patvirtintas nepatikimu sertifikavimo centro sertifikatu (subjektas: LTG-Issuing-CA-1).
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2022-05-04 16:27:30 Dokumentų valdymo sistema Avilys